



**Conseil économique  
et social**

Distr.  
GÉNÉRALE

TRANS/WP.29/2003/16  
18 décembre 2002

FRANÇAIS  
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Forum mondial de l'harmonisation des Règlements  
concernant les véhicules (WP.29)

(Cent vingt-neuvième session, 11-14 mars 2003,  
point 6.2.1 de l'ordre du jour)

**ACCORD CONCERNANT L'ADOPTION DE CONDITIONS UNIFORMES  
APPLICABLES AU CONTRÔLE TECHNIQUE PÉRIODIQUE DES VÉHICULES  
À ROUES ET LA RECONNAISSANCE RÉCIPROQUE DES CONTRÔLES**

**PROJET D'ADDITIF 2 – RÈGLE N° 2: PRESCRIPTIONS UNIFORMES  
RELATIVES AU CONTRÔLE TECHNIQUE PÉRIODIQUE DES VÉHICULES  
À ROUES EN CE QUI CONCERNE LEUR APTITUDE À LA CIRCULATION**

Transmis par le secrétariat

Note: Le texte reproduit ci-après est le résultat d'une révision du document TRANS/WP.29/2001/19 effectuée par les experts du Comité international de l'inspection technique automobile (CITA) en vue d'éliminer toute contradiction par rapport à la Directive 96/96/CE de l'Union européenne, comme le WP.29 l'avait demandé à sa cent vingt-troisième session (TRANS/WP.29/776, par. 91 à 95). Le document de base (TRANS/WP.29/2001/19) avait été établi par le secrétariat, compte tenu des propositions des documents TRANS/WP.29/1999/44 et TRANS/WP.29/2001/20 (TRANS/WP.29/735, par. 105 et 106); ce document, concernant la Résolution d'ensemble sur la circulation routière (R.E.1) avait ensuite été mis sous forme finale et publié sous la cote TRANS/WP.1/2001/25.

Le présent document est un document de travail distribué pour examen et commentaire. Son utilisation à d'autres fins n'engage que la responsabilité de l'utilisateur. Des documents sont aussi disponibles via Internet à l'adresse suivante:

<http://www.unece.org/trans/main/welcwp29.htm>

## A. INTRODUCTION

Le texte de la proposition présentée dans le présent document tient compte des commentaires faits lors de consultations avec tous les membres du CITA et il a été adopté par le Bureau permanent du CITA. Cependant, le CITA a considéré qu'il importait de prendre note des points suivants:

a) Il n'a pas été possible de faire en sorte que la proposition de Règle n° 2 concorde totalement avec la Directive 96/96/CE de l'Union européenne. Cette directive n'est elle-même pas totalement homogène tant pour ce qui est de sa numérotation que des éléments à contrôler pour différentes catégories de véhicules. En outre, pour certains éléments à contrôler, elle n'est pas suffisamment détaillée ou ne couvre pas certains points normalement jugés essentiels;

b) Dans tout débat touchant les prescriptions applicables aux contrôles périodiques, il y a toujours conflit entre les prescriptions nationales en vigueur des organismes ou pays représentés. Des éléments qu'il est obligatoire de contrôler dans certains pays ne le sont pas dans d'autres. Il n'est pas de la compétence de la plupart des membres du CITA d'accepter des ajouts ou des suppressions touchant le domaine d'application de leurs prescriptions nationales ou, même si, à titre privé, ils ne partagent pas la position de leur pays, de souscrire nommément à une recommandation de modification. Dans le projet établi par le CITA, cette difficulté a été surmontée en rendant facultatif le contrôle de ces éléments. Sans un tel compromis, les discussions n'auraient pu être menées à leur terme;

c) Même lorsque l'unanimité se fait sur la nécessité de contrôler des éléments donnés, il existe parfois des différences dans les prescriptions nationales touchant leur agencement, les normes devant être appliquées, ou le degré de contrôle des modifications apportées à des véhicules «en service». Il n'est pas non plus de la compétence du CITA d'obtenir un accord en cas de différences majeures. Par contre, la solution retenue consiste à établir un rapport entre certaines prescriptions ou causes de refus et les «règlements» ou «la non-conformité avec les règlements». Par «règlements» on entend les prescriptions nationales ou internationales en vigueur énoncées dans la législation interne des pays.

Si ces deux «solutions» ont permis d'établir un projet de règle n° 2 probablement acceptable pour le libre déplacement des véhicules, elles entraîneront des difficultés si la règle proposée doit servir de base à la pleine reconnaissance mutuelle des certificats de contrôle. Si l'on veut parvenir à une pleine reconnaissance mutuelle, le WP.29 ou tout autre organe composé de représentants des organismes nationaux pertinents des États signataires devra décider au cas par cas s'il convient d'abandonner ou de rendre obligatoires les contrôles facultatifs et déterminer les normes de contrôle à appliquer.

Le CITA reste à la disposition du WP.29 pour continuer d'apporter éventuellement son concours à la formulation de l'Accord de Vienne de 1997 et aux règles qui y sont annexées.

## B. PROPOSITION

### 1. DOMAINE D'APPLICATION

- 1.1 Aux fins de l'article 1 de l'Accord concernant l'adoption de conditions uniformes applicables au contrôle technique périodique des véhicules à roues et la reconnaissance réciproque des contrôles, les éléments à contrôler ont trait à la protection de l'environnement;
- 1.2 Les véhicules à roues, tels ceux définis au paragraphe 2.4, utilisés dans le transport international doivent répondre aux prescriptions énoncées plus bas;
- 1.3 Les Parties contractantes peuvent décider d'étendre l'application du paragraphe 1.2 ci-dessus aux véhicules utilisés dans le transport intérieur.

### 2. DÉFINITIONS

Aux fins de la présente Règle, on entend:

- 2.1 Par «Accord», l'Accord de Vienne de 1997 concernant l'adoption de conditions uniformes applicables au contrôle technique périodique des véhicules à roues et la reconnaissance réciproque des contrôles;
- 2.2 Par «Certificat international de contrôle technique», un certificat concernant la première immatriculation après construction et le contrôle technique périodique des véhicules à roues en application des dispositions de l'article premier et de l'appendice 2 de l'Accord (voir par. 2.1 ci-dessus);
- 2.3 Par «contrôle technique périodique», une procédure administrative uniforme et périodique par laquelle les centres de contrôle technique agréés chargés de procéder aux essais de contrôle attestent, une fois les vérifications prescrites effectuées, que le véhicule à roues présenté satisfait aux prescriptions de la présente Règle;
- 2.4 Par «véhicules à roues», les véhicules à moteur des catégories M2, M3, N2 et N3 et les remorques des catégories 03 et 04 visées par la Résolution d'ensemble R.E.3 (document TRANS/WP.29/78/Rev.1, tel qu'amendé), utilisés dans le transport international [et dont la masse maximale autorisée est supérieure à 3 500 kg, à l'exception de ceux qui sont utilisés pour le transport des voyageurs et ne comportent pas plus de huit places outre celle du conducteur];
- 2.5 Par «vérification», la preuve du respect des prescriptions énoncées dans l'annexe à la présente Règle, établie par des essais et des contrôles faisant appel aux techniques et équipements actuellement disponibles et sans utiliser d'outils pour démonter ou enlever un élément quelconque du véhicule;
- 2.6 Par «Accord de Genève de 1958», l'Accord concernant l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables aux véhicules à roues, aux équipements et aux pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur un véhicule à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces prescriptions,

établi à Genève le 20 mars 1958, et comprenant les amendements entrés en vigueur le 16 octobre 1995;

2.7 Par «Règlement de la CEE», un règlement annexé à l'Accord de Genève de 1958;

2.8 Par «réparation ou modification inappropriée», une réparation ou modification préjudiciable à la sécurité routière du véhicule.

### 3. PÉRIODICITÉ DES CONTRÔLES TECHNIQUES

Catégories de véhicules	Intervalles de contrôle maximaux
Véhicules automobiles pour le transport des voyageurs: M2 au-dessus de 3 500 kg et M3  Véhicules automobiles pour le transport des marchandises: N2 et N3 Remorques: 03 et 04	Un an après la première immatriculation (ou si l'immatriculation du véhicule n'est pas requise, date de la première mise en service) et ensuite chaque année

### 4. CONTRÔLE TECHNIQUE

Les véhicules visés par les présentes dispositions doivent subir un contrôle technique selon les dispositions de l'annexe ci-après.

Après vérification, la conformité avec au minimum les dispositions de la présente annexe devra être confirmée par le Certificat international de contrôle technique.

### 5. PRESCRIPTIONS DE CONTRÔLE

Le contrôle doit au moins porter sur les éléments ci-après, à condition qu'ils se rapportent à l'équipement obligatoire du véhicule subissant le contrôle technique dans l'État considéré qui applique les dispositions de l'Accord:

- 5.1 Identification du véhicule;
- 5.2 Équipement de freinage;
- 5.3 Direction;
- 5.4 Visibilité;
- 5.5 Équipement d'éclairage et éléments du système électrique;
- 5.6 Antiparasitage;
- 5.7 Essieux, roues, pneumatiques, suspension;

- 5.8 Châssis et ses accessoires;
- 5.9 Autres équipements;
- 5.10 Autres contrôles des véhicules destinés au transport commercial de voyageurs.

## 6. NOMS ET ADRESSES

Les Parties contractantes à l'Accord appliquant la présente Règle communiquent au Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies des renseignements de base sur les administrations chargées de la supervision des essais de contrôle et de la délivrance des Certificats internationaux de contrôle technique.

---

Annexe**PRESCRIPTIONS DE CONTRÔLE MINIMALES**

Le contrôle doit porter au moins sur les éléments énumérés ci-après:

Élément	Méthode de contrôle	Principales causes de refus
0. IDENTIFICATION DU VÉHICULE <sup>1</sup>		
0.1 Plaques d'immatriculation (si les règlements l'exigent) <sup>2</sup>	Contrôle visuel.	<i>a)</i> Plaque(s) d'immatriculation manquante(s) ou si mal fixée(s) qu'elle(s) risque(nt) de tomber; <i>b)</i> Inscription manquante ou illisible; <i>c)</i> Non-conformité avec les papiers ou documents du véhicule.
0.2 Numéro d'identification (de série) du véhicule	Contrôle visuel.	<i>a)</i> Numéro manquant ou introuvable; <i>b)</i> Numéro incomplet, illisible; <i>c)</i> Non-conformité avec les papiers ou documents du véhicule.
1. ÉQUIPEMENT DE FREINAGE		
1.1 État mécanique et fonctionnement		
1.1.1 Axe de la pédale du frein de service	Contrôle visuel des éléments pendant l'actionnement du système de freinage. <b>Note:</b> Les véhicules équipés d'un système à servofrein doivent être inspectés moteur arrêté.	<i>a)</i> Axe de pédale trop serré; <i>b)</i> Usure du palier; <i>c)</i> Usure ou jeu excessif; <i>d)</i> Réparation ou modification inappropriée.
1.1.2 État de la pédale et jeu du dispositif d'actionnement des freins	Contrôle visuel des éléments pendant l'actionnement du système de freinage. <b>Note:</b> Les véhicules équipés d'un système à servofrein doivent être inspectés moteur arrêté.	<i>a)</i> Garde excessive ou insuffisante; <i>b)</i> Mauvais retour de la commande de freinage; <i>c)</i> Caoutchouc de la pédale de frein manquant, mal fixé ou lisse; <i>d)</i> Réparation ou modification inappropriée.

<sup>1</sup> Le contrôle de ces éléments peut être omis, s'il a été effectué pendant le contrôle périodique prévu au titre d'une autre règle annexée au présent Accord (par exemple, Règle n° 1).

<sup>2</sup> Par «règlements», on entend les prescriptions nationales ou internationales pertinentes énoncées dans la législation interne.

Élément	Méthode de contrôle	Principales causes de refus
1.1.3 Pompe à dépression ou compresseur et réservoirs	Contrôle visuel des éléments à la pression normale de fonctionnement. Vérifier le temps mis pour que la pression ou la dépression parvienne à la valeur de fonctionnement sûre et le fonctionnement du dispositif d'alarme, de la valve de protection multicircuit et de la soupape de surpression.	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Pression/dépression insuffisante pour permettre au moins deux freinages avec assistance après déclenchement du dispositif d'alarme (ou indication d'une valeur insuffisante par la jauge);</li> <li>b) Le temps mis pour établir la pression/la dépression jusqu'à une valeur de fonctionnement sûre ne correspond pas aux règlements<sup>2</sup>;</li> <li>c) La valve de protection multicircuit ou la soupape de surpression ne fonctionne pas;</li> <li>d) Fuite d'air causant une chute de pression sensible ou fuites d'air sensibles;</li> <li>e) Dégâts externes susceptibles de compromettre le fonctionnement du système de freinage.</li> </ul>
1.1.4 Dispositif d'alarme, jauge ou indicateur de pression/de dépression	Vérification du fonctionnement.	Fonctionnement défectueux de la jauge ou de l'indicateur.
1.1.5 Robinet de freinage à commande manuelle	Contrôle visuel des éléments pendant l'actionnement du système de freinage.	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Commande fissurée, endommagée ou très usée;</li> <li>b) Fonctionnement défectueux du robinet;</li> <li>c) Commande mal fixée sur le robinet ou robinet mal fixé;</li> <li>d) Raccords mal fixés ou fuites;</li> <li>e) Mauvais fonctionnement;</li> <li>f) Réparation ou modification inappropriée.</li> </ul>
1.1.6 Frein de stationnement, levier de commande et dispositif de verrouillage	Contrôle visuel des éléments pendant l'actionnement du système de freinage.	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Verrouillage insuffisant;</li> <li>b) Usure excessive de l'axe du levier ou du dispositif de verrouillage;</li> <li>c) Course excessive du levier (réglage incorrect);</li> <li>d) Réparation ou modification inappropriée.</li> </ul>

Élément	Méthode de contrôle	Principales causes de refus
1.1.7 Robinets de freinage (robinets commandés au pied, soupapes d'échappement rapide, régulateurs de pression)	Contrôle visuel des éléments pendant l'actionnement du système de freinage.	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Robinet endommagé ou fuite d'air excessive;</li> <li>b) Fuite d'huile excessive du compresseur;</li> <li>c) Robinet mal fixé ou mal monté;</li> <li>d) Perte ou fuite de liquide hydraulique.</li> </ul>
1.1.8 Tête d'accouplement pour freins de remorque	Débrancher les raccords de freinage entre le tracteur et la remorque.	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Robinet ou soupape à fermeture automatique défectueux;</li> <li>b) Robinet ou soupape mal fixé ou mal monté;</li> <li>c) Fuite excessive.</li> </ul>
1.1.9 Réservoir de pression	Contrôle visuel.	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Réservoir endommagé, corrodé ou percé;</li> <li>b) Purgeur hors d'usage;</li> <li>c) Citerne mal fixée ou mal montée;</li> <li>d) Réparation ou modification inappropriée.</li> </ul>
1.1.10 Servofrein et maître-cylindre (systèmes hydrauliques)	Contrôle visuel des éléments pendant l'actionnement du système de freinage.	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Servofrein défectueux ou inefficace;</li> <li>b) Maître-cylindre défectueux ou non étanche;</li> <li>c) Maître-cylindre mal fixé;</li> <li>d) Niveau de liquide de frein insuffisant;</li> <li>e) Bouchon du réservoir de maître-cylindre manquant;</li> <li>f) Témoin de liquide de frein allumé ou défectueux;</li> <li>g) Fonctionnement défectueux du dispositif d'alarme en cas de niveau insuffisant du liquide de frein.</li> </ul>
1.1.11 Conduites de frein rigides	Contrôle visuel des éléments pendant l'actionnement du système de freinage.	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Risque de défaillance ou de rupture;</li> <li>b) Conduites ou raccords non étanches;</li> <li>c) Conduites endommagées ou très corrodées;</li> <li>d) Conduites mal placées;</li> <li>e) Réparation ou modification inappropriée.</li> </ul>



Élément	Méthode de contrôle	Principales causes de refus
1.1.12 Flexibles de frein	Contrôle visuel des éléments pendant l'actionnement du système de freinage.	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Risque de défaillance ou de rupture;</li> <li>b) Flexibles endommagés, frottant contre une autre pièce, vrillés ou trop courts;</li> <li>c) Flexibles ou raccords non étanches;</li> <li>d) Dilatation des flexibles sous l'effet de la pression;</li> <li>e) Flexibles poreux;</li> <li>f) Réparation ou modification inappropriée.</li> </ul>
1.1.13 Garnitures et plaquettes de frein	Contrôle visuel.	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Garniture ou plaquette très usée;</li> <li>b) Garniture ou plaquette souillée (huile, graisse, etc.).</li> </ul>
1.1.14 Tambours et disques de frein	Contrôle visuel.	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Tambour ou disque trop usé, trop rayé, fissuré, mal fixé ou cassé;</li> <li>b) Tambour ou disque souillé (huile, graisse, etc.);</li> <li>c) Flasque mal fixé.</li> </ul>
1.1.15 Câbles, tringles et tirants de frein	Contrôle visuel des éléments pendant l'actionnement du système de freinage.	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Câble endommagé ou noué;</li> <li>b) Élément trop usé ou corrodé;</li> <li>c) Câble ou articulation mal fixé;</li> <li>d) Guide de câble défectueux;</li> <li>e) Éléments du système de freinage ne se déplaçant pas librement;</li> <li>f) Jeu anormal de la tringlerie indiquant un mauvais réglage ou une usure excessive;</li> <li>g) Réparation ou modification inappropriée.</li> </ul>
1.1.16 Cylindres de frein (y compris les freins à ressort et les cylindres hydrauliques)	Contrôle visuel des éléments pendant l'actionnement du système de freinage.	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Cylindre fissuré ou endommagé;</li> <li>b) Cylindre non étanche;</li> <li>c) Cylindre mal fixé ou mal monté;</li> <li>d) Cylindre trop corrodé;</li> <li>e) Course excessive ou insuffisante du mécanisme à piston ou à diaphragme;</li> <li>f) Cache-poussière manquant ou très endommagé;</li> <li>g) Réparation ou modification inappropriée.</li> </ul>

Élément	Méthode de contrôle	Principales causes de refus
1.1.17 Répartiteur de freinage	Contrôle visuel des éléments pendant l'actionnement du système de freinage.	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Raccord défectueux;</li> <li>b) Raccord mal réglé;</li> <li>c) Répartiteur grippé ou hors d'usage;</li> <li>d) Absence de répartiteur;</li> <li>e) Réparation ou modification inappropriée;</li> <li>f) Plaque signalétique manquante;</li> <li>g) Indications illisibles ou non conformes aux règlements<sup>2</sup>.</li> </ul>
1.1.18 Dispositifs de rattrapage automatique du jeu et indicateurs	Contrôle visuel.	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Dispositif endommagé, grippé, présentant un jeu anormal ou une usure excessive, ou mal réglé;</li> <li>b) Dispositif défectueux;</li> <li>c) Mal installé.</li> </ul>
1.1.19 Ralentisseur (le cas échéant)	Contrôle visuel.	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Raccords mal fixés ou mal montés;</li> <li>b) Ralentisseur visiblement défectueux.</li> </ul>
1.1.20 Actionnement automatique des freins de remorque	Débrancher les raccords de freinage entre le tracteur et la remorque.	Les freins de remorque ne se serrent pas automatiquement lorsque les raccords de freinage sont débranchés.
1.1.21 Système de freinage complet	Contrôle visuel.	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Autres dispositifs du système (par exemple, pompe antigel, dessiccateur) ayant subi des dommages externes ou de manière préjudiciable au système de freinage;</li> <li>b) Fuite d'air ou d'antigel. Tout composant mal fixé ou mal monté.</li> </ul>
1.1.22 Raccords de contrôle (si montés ou exigés)	Contrôle visuel.	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Manquants;</li> <li>b) Endommagés, inutilisables ou présentant des fuites.</li> </ul>
<b>1.2 Performance et efficacité du freinage de service</b>		
1.2.1 Performance	Lors d'un essai sur route et/ou lors d'un essai statique au freinomètre, actionner les freins progressivement jusqu'au maximum.	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Force de freinage insuffisante sur une ou plusieurs roues;</li> <li>b) Force de freinage sur une roue inférieure [à 70 %] de la force maximum enregistrée sur l'autre roue d'un même essieu. Ou, en cas d'essai sur route, déport excessif du véhicule;</li> </ul>

Élément	Méthode de contrôle	Principales causes de refus
		<p><i>c)</i> Absence de progressivité de la force de freinage (broutage);</p> <p><i>d)</i> Freinage tardif de l'une des roues;</p> <p><i>e)</i> Fluctuation excessive de la force de freinage pendant chaque tour de roue complet.</p>
1.2.2 Efficacité	<p>Contrôle statique à l'aide d'un freinomètre ou, s'il n'est pas possible d'en utiliser un pour des raisons techniques, lors d'un essai sur route au moyen d'un décéléromètre éventuellement enregistreur.</p> <p>Pour les véhicules de transport de marchandises, la performance du système de freinage en charge devrait être évaluée lors d'un essai véhicule chargé en utilisant une méthode fondée sur l'extrapolation ou un autre moyen acceptable.</p>	<p>Impossible d'obtenir même le chiffre minimum indiqué ci-après:</p> <p>Catégories M2 et M3 – 50 %<sup>3</sup>;</p> <p>Catégories N2 et N3 – 43 %<sup>4</sup>;</p> <p>Catégories O3 et O4 – 40 %<sup>5</sup>.</p>
1.3 Performance et efficacité du freinage de secours (si système séparé)		
1.3.1 Performance	<p>Si le système de freinage de secours est distinct du système de freinage de service, recourir à la méthode indiquée au 1.2.1.</p>	<p><i>a)</i> Frein hors d'usage d'un côté;</p> <p><i>b)</i> Force de freinage d'une roue inférieure à 70 % de la force maximum enregistrée sur l'autre roue d'un même essieu. Ou, en cas d'essai sur route, déport excessif du véhicule;</p> <p><i>c)</i> Absence de progressivité de la force de freinage (broutage).</p>
1.3.2 Efficacité	<p>Si le système de freinage de secours est distinct du système de freinage de service, recourir à la méthode indiquée au 1.2.2.</p>	<p>Force de freinage inférieure à 50 %<sup>6</sup> du frein de service définie au 1.2.2 par rapport à la masse maximale autorisée ou, dans le cas de semi-remorques, à la somme des charges à l'essieu autorisées.</p>

<sup>3</sup> 48 % pour les véhicules non équipés d'ABS ou d'un type homologué avant le 1<sup>er</sup> octobre 1991.

<sup>4</sup> 45 % pour les véhicules immatriculés après 1988 ou à compter de la date d'application du Règlement CEE-ONU n° 13, série 06 d'amendements, la plus récente de ces deux dates étant retenue.

<sup>5</sup> 43 % pour les semi-remorques et les remorques à timon immatriculées après 1988 ou à compter de la date d'application du Règlement CEE-ONU n° 13, série 06 d'amendements, la plus récente de ces deux dates étant retenue.

<sup>6</sup> 2,2 m/s<sup>2</sup> pour les véhicules des catégories N2 et N3.

Élément	Méthode de contrôle	Principales causes de refus
1.4 Performance et efficacité du freinage de stationnement		
1.4.1 Performance	Actionner le frein lors d'un essai sur route (mesure à l'aide d'un décéléromètre) et/ou effectuer un contrôle statique au moyen d'un freinomètre.	Frein hors d'usage d'un côté ou, en cas d'essai sur route, déport excessif du véhicule.
1.4.2 Efficacité	Contrôle statique à l'aide d'un freinomètre ou lors d'un essai sur route au moyen d'un décéléromètre éventuellement enregistreur ou le véhicule étant placé sur une pente dont la déclivité est connue. Les véhicules de transport de marchandises devraient si possible être chargés.	Impossible d'obtenir au moins pour tous les véhicules un taux de freinage de 16 % par rapport à la masse maximale autorisée ou, pour les véhicules à moteur, de 12 % par rapport à la masse maximale combinée autorisée, le chiffre le plus élevé étant retenu.
1.5 Performance du système de ralentisseur	Contrôle visuel et, lorsque cela est possible, statique du fonctionnement du système.	<i>a)</i> Absence de progressivité (ne s'applique pas au frein d'échappement); <i>b)</i> Système ne fonctionne pas.
1.6 Système antiblocage	Contrôle visuel du dispositif d'alarme.	<i>a)</i> Mauvais fonctionnement du dispositif d'alarme; <i>b)</i> Le dispositif d'alarme indique que le système est défectueux.
2. DIRECTION		
2.1 État mécanique		
2.1.1 État du mécanisme de direction	Les roues du véhicule reposant sur le sol, tourner alternativement le volant à droite et à gauche dans un plan perpendiculaire à la colonne de direction et exercer une légère pression tantôt vers le haut, tantôt vers le bas. Contrôler visuellement le fonctionnement du mécanisme de direction.	<i>a)</i> Point dur dans le mécanisme; <i>b)</i> Axe de secteur tordu ou cannelures usées; <i>c)</i> Usure excessive de l'axe de secteur; <i>d)</i> Flottement excessif de l'axe de secteur; <i>e)</i> Fuite.
2.1.2 Fixation du boîtier de direction	Le véhicule placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur et les roues du véhicule reposant sur le sol, tourner le volant de direction alternativement vers la droite et vers la gauche. Contrôle visuel de la fixation du boîtier de direction au châssis.	<i>a)</i> Boîtier de direction mal fixé; <i>b)</i> Ovalisation des trous de fixation dans le châssis; <i>c)</i> Boulons de fixation manquants ou fêlés; Boîtier de direction fêlé.

Élément	Méthode de contrôle	Principales causes de refus
2.1.3 État de la timonerie de direction	Le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur et les roues du véhicule reposant sur le sol, faire tourner le volant alternativement vers la droite et vers la gauche ou utiliser un détecteur de jeu du volant spécialement adapté. Contrôler visuellement les organes de la timonerie afin de détecter toute trace d'usure ou toute fêlure et en vérifier la sécurité.	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Jeu entre des organes qui devraient être fixes;</li> <li>b) Usure excessive des articulations;</li> <li>c) Fêlure ou déformation d'un élément;</li> <li>d) Éléments de blocage manquants;</li> <li>e) Élément faussé (par exemple barre d'accouplement ou barre de direction);</li> <li>f) Réparation ou modification inappropriée;</li> <li>g) Cache-poussière manquant ou très abîmé.</li> </ul>
2.1.4 Fonctionnement de la timonerie de direction	Le véhicule placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, les roues en appui et le moteur en marche, tourner le volant de direction de butée à butée. Contrôler visuellement le mouvement des différents organes de la timonerie.	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Frottement d'une partie mobile de la timonerie contre une partie fixe du châssis;</li> <li>b) Butée de direction hors d'usage.</li> </ul>
2.1.5 Servodirection	Examiner le système pour s'assurer qu'il ne fuit pas et vérifier le niveau dans le réservoir de liquide hydraulique (s'il est visible). Les roues du véhicule reposant sur le sol et moteur en marche, contrôler que le système de servodirection fonctionne.	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Fuite de liquide;</li> <li>b) Niveau de liquide insuffisant;</li> <li>c) Mécanisme hors d'usage;</li> <li>d) Mécanisme fêlé ou dangereux;</li> <li>e) Élément faussé ou frottement de celui-ci contre une autre pièce;</li> <li>f) Réparation ou modification inappropriée;</li> </ul> <p>Câbles/flexibles endommagés, très corrodés.</p>
2.2 Volant de direction et colonne de direction		
2.2.1 État du volant de direction	Les roues du véhicule reposant sur le sol, tourner alternativement le volant à droite et à gauche dans un plan perpendiculaire à la colonne de direction et exercer une légère pression tantôt vers le haut, tantôt vers le bas. Contrôler le jeu visuellement.	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Jeu entre le volant de direction et la colonne de direction;</li> <li>b) Moyeu du volant dépourvu de dispositif d'arrêt;</li> <li>c) Fêlure ou mauvaise fixation du moyeu, du cercle ou des branches du volant.</li> </ul>

Élément	Méthode de contrôle	Principales causes de refus
2.2.2 Colonne de direction	Le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur et les roues du véhicule reposant sur le sol, alternativement pousser et tirer le volant de direction dans l'axe de la colonne et pousser le volant dans différentes directions perpendiculairement à la colonne. Contrôler le jeu et l'état des raccords souples et des joints universels visuellement.	<p>a) Jeu excessif du centre de la colonne vers le haut ou vers le bas;</p> <p>b) Jeu radial excessif du haut de la colonne par rapport à l'axe de la colonne;</p> <p>c) Raccords souples défectueux;</p> <p>d) Fixation défectueuse.</p>
2.3 Jeu au volant de direction	Le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse, roues en appui et droites, tourner légèrement le volant de direction alternativement vers la droite et vers la gauche aussi loin que possible sans faire bouger les roues. Contrôle visuel du jeu.	Jeu excessif au volant de direction (par exemple, si le mouvement d'un point de la jante du volant excède un cinquième du diamètre du volant de direction ou n'est pas conforme aux règlements <sup>2</sup> ).
2.4 Parallélisme (X) <sup>7</sup>	Vérifier le parallélisme des roues directrices avec l'appareillage approprié.	Parallélisme non conforme aux données fournies par le constructeur ou aux règlements <sup>2</sup> .
2.5 Sellette de l'essieu directeur de la remorque	Contrôle visuel ou un utilisant un détecteur de jeu de volant spécialement adapté.	<p>a) Élément endommagé ou fêlé;</p> <p>b) Jeu excessif;</p> <p>c) Attache défectueuse.</p>
<b>3. VISIBILITÉ</b>		
3.1 Champ de vision	Contrôle visuel depuis le siège du conducteur.	Obstruction (y compris la pellicule réfléchissante ou teintée) du champ de vision du conducteur à l'avant ou sur les côtés.
3.2 État des vitrages	Contrôle visuel.	<p>a) Verre fêlé ou décoloré ou panneau transparent (si autorisé);</p> <p>b) Verre ou panneau transparent ne satisfaisant pas aux prescriptions des règlements<sup>2</sup>;</p> <p>c) Verre ou panneau transparent dans un état inacceptable.</p>
3.3 Rétroviseurs	Contrôle visuel.	<p>a) Rétroviseurs manquants ou installés de façon non conforme aux règlements<sup>2</sup>;</p> <p>b) Rétroviseurs n'offrant pas une bonne visibilité vers l'arrière;</p> <p>c) Rétroviseurs mal fixés.</p>

<sup>7</sup> «(X)» désigne les éléments liés à l'état du véhicule et à son aptitude à la circulation, mais qui ne sont pas essentiels lors d'un contrôle périodique.

Élément	Méthode de contrôle	Principales causes de refus
3.4 Essuie-glace	Contrôle visuel et essai de fonctionnement.	a) Essuie-glace hors d'usage; Balai manquant ou visiblement défectueux.
3.5 Lave-glace	Contrôle visuel et essai de fonctionnement.	Fonctionnement défectueux.
3.6 Système de désembuage (X) <sup>7</sup>	Contrôle visuel et essai de fonctionnement.	Système ne fonctionnant pas ou visiblement défectueux.
4. FEUX, DISPOSITIFS RÉFLÉCHISSANTS ET ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE		
4.1 Projecteurs		
4.1.1 État et fonctionnement	Contrôle visuel et essai de fonctionnement.	a) Ampoule défectueuse; b) Glace défectueuse; c) Feu non conforme aux règlements <sup>2</sup> ; d) Feu mal fixé; e) Présence sur la glace ou l'ampoule de produits réduisant l'intensité lumineuse ou modifiant la couleur.
4.1.2 Réglage	Mesurer l'orientation horizontale et verticale de chaque projecteur, aussi bien en feux de croisement qu'en feux de route, au moyen d'un régloscope.	Réglage d'un projecteur hors des limites définies dans les règlements <sup>2</sup> .
4.1.3 Allumage	Contrôle visuel et essai de fonctionnement.	a) Nombre de projecteurs allumés simultanément non conforme aux règlements <sup>2</sup> ; b) Commande défectueuse.
4.1.4 Conformité avec les règlements <sup>2</sup> (X) <sup>7</sup>	Contrôle visuel et essai de fonctionnement.	Couleur, emplacement ou intensité du feu non conformes aux règlements <sup>2</sup> .
4.1.5 Dispositifs de réglage de la portée (si obligatoires) (X) <sup>7</sup>	Contrôle visuel et essai de fonctionnement.	a) Dispositif hors d'usage; b) Dispositif manuel ne peut être commandé depuis le siège du conducteur.
4.1.6 Lave-projecteur (si obligatoire) (X) <sup>7</sup>	Contrôle visuel et essai de fonctionnement.	Lave-projecteur hors d'usage.
4.2 Feux de position avant et arrière et latéraux et feux d'encombrement		
4.2.1 État et fonctionnement	Contrôle visuel et essai de fonctionnement.	a) Ampoule défectueuse; b) Glace défectueuse; c) Feu mal fixé.

Élément	Méthode de contrôle	Principales causes de refus
4.2.2 Conformité avec les règlements <sup>2</sup>	Contrôle visuel et essai de fonctionnement.	<i>a)</i> Feu, couleur, emplacement ou intensité non conformes aux prescriptions des règlements <sup>2</sup> ; <i>b)</i> Présence sur la glace ou l'ampoule de produits réduisant l'intensité lumineuse ou modifiant la couleur; <i>c)</i> Fonctionnement de l'allumage non conforme aux règlements <sup>2</sup> .
4.3 Feux de stop		
4.3.1 État et fonctionnement	Contrôle visuel et essai de fonctionnement.	<i>a)</i> Ampoule défectueuse; <i>b)</i> Glace défectueuse; <i>c)</i> Feu mal fixé.
4.3.2 Conformité avec les règlements <sup>2</sup>	Contrôle visuel et essai de fonctionnement.	<i>a)</i> Feu, couleur, emplacement ou intensité non conformes aux règlements <sup>2</sup> ; <i>b)</i> Fonctionnement de l'allumage non conforme aux règlements <sup>2</sup> .
4.4 Feux indicateurs de direction		
4.4.1 État et fonctionnement	Contrôle visuel et essai de fonctionnement.	<i>a)</i> Ampoule défectueuse; <i>b)</i> Glace défectueuse; <i>c)</i> Feu mal fixé.
4.4.2 Conformité avec les règlements <sup>2</sup>	Contrôle visuel et essai de fonctionnement.	Feu, couleur, emplacement ou intensité non conformes aux règlements <sup>2</sup> .
4.4.3 Allumage	Contrôle visuel et essai de fonctionnement.	Allumage non conforme aux règlements <sup>2</sup> .
4.4.4 Fréquence de clignotement	Contrôle visuel et essai de fonctionnement.	Fréquence de clignotement non conforme aux règlements <sup>2</sup> .
4.5 Feux de brouillard avant et arrière		
4.5.1 État et fonctionnement	Contrôle visuel et essai de fonctionnement.	<i>a)</i> Ampoule défectueuse; <i>b)</i> Glace défectueuse; <i>c)</i> Feu mal fixé; <i>d)</i> Feu de brouillard avant mal réglé.
4.5.2 Conformité avec les règlements <sup>2</sup>	Contrôle visuel et essai de fonctionnement.	<i>a)</i> Couleur, emplacement ou intensité du feu non conformes aux règlements <sup>2</sup> ; <i>b)</i> Fonctionnement du système non conforme aux règlements <sup>2</sup> .



Élément	Méthode de contrôle	Principales causes de refus
4.6 Feux de recul (X) <sup>7</sup>		
4.6.1 État et fonctionnement	Contrôle visuel et essai de fonctionnement.	<i>a)</i> Ampoule défectueuse; <i>b)</i> Glace défectueuse; <i>c)</i> Feu mal fixé.
4.6.2 Conformité avec les règlements <sup>2</sup>	Contrôle visuel et essai de fonctionnement.	<i>a)</i> Couleur, emplacement ou intensité du feu non conformes aux règlements <sup>2</sup> ; <i>b)</i> Fonctionnement du système non conforme aux règlements <sup>2</sup> .
4.7 Feu d'éclairage de la plaque d'immatriculation arrière		
4.7.1 État et fonctionnement	Contrôle visuel et essai de fonctionnement.	<i>a)</i> Feu projetant de la lumière vers l'arrière; <i>b)</i> Ampoule défectueuse; <i>c)</i> Feu mal fixé.
4.7.2 Conformité avec les règlements <sup>2</sup>	Contrôle visuel et essai de fonctionnement.	Fonctionnement du système non conforme aux règlements <sup>2</sup> .
4.8 Dispositifs rétro réfléchissants, catadioptrés latéraux et arrière		
4.8.1 État	Contrôle visuel.	<i>a)</i> Dispositif rétro réfléchissant défectueux ou endommagé; <i>b)</i> Dispositif mal fixé.
4.8.2 Conformité avec les règlements <sup>2</sup>	Contrôle visuel.	Non conforme aux règlements <sup>2</sup> .
4.9 Témoins		
4.9.1 État et fonctionnement	Contrôle visuel et essai de fonctionnement.	Hors d'usage.
4.9.2 Conformité avec les règlements <sup>2</sup>	Contrôle visuel et essai de fonctionnement.	Non conforme aux règlements <sup>2</sup> .
4.10 Liaisons électriques entre le véhicule tracteur et la remorque ou la semi-remorque	Contrôle visuel: si possible examen de la continuité électrique entre les véhicules.	<i>a)</i> Éléments fixes mal assujettis; <i>b)</i> Défaut d'isolation; <i>c)</i> Mauvais fonctionnement des raccords électriques de la remorque ou du véhicule tracteur.
4.11 Câblage électrique	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, y compris du compartiment moteur le cas échéant.	<i>a)</i> Câblage dangereux ou pas assez sûr; Défaut d'isolation.

Élément	Méthode de contrôle	Principales causes de refus
4.12 Feux facultatifs (X) <sup>7</sup>	Contrôle visuel et essai de fonctionnement.	<i>a)</i> Feu non conforme aux règlements <sup>2</sup> ; <i>b)</i> Fonctionnement d'un feu non conforme aux règlements <sup>2</sup> ; <i>c)</i> Intensité totale (y compris les projecteurs) non conforme aux règlements <sup>2</sup> ; <i>d)</i> Feu mal fixé.
4.13 Accumulateurs	Contrôle visuel.	<i>a)</i> Non sûrs; <i>b)</i> Fuites; <i>c)</i> Coupe-circuit défectueux (s'il est exigé); <i>d)</i> Fusibles défectueux (s'ils sont exigés).
5. ESSIEUX, ROUES, PNEUMATIQUES ET SUSPENSION		
5.1 Essieux		
5.1.1 Essieux	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur. L'emploi d'un détecteur de jeu aux roues est admis et recommandé, pour les véhicules ayant un PTC supérieur à 3,5 tonnes.	<i>a)</i> Essieu fêlé ou déformé; <i>b)</i> Essieu mal fixé au véhicule; <i>c)</i> Réparation ou modification inappropriée.
5.1.2 Fusées	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur. L'emploi d'un détecteur de jeu aux roues est admis et recommandé pour les véhicules ayant un PTC supérieur à 3,5 tonnes. Appliquer une force latérale ou verticale sur chaque roue et noter le jeu entre l'essieu et la fusée.	<i>a)</i> Fusée fêlée; <i>b)</i> Usure excessive du pivot de fusée et/ou des bagues; <i>c)</i> Jeu excessif entre la fusée et l'essieu; <i>d)</i> Jeu de la fusée dans l'essieu.
5.1.3 Roulements de roue	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur. L'emploi d'un détecteur de jeu aux roues est admis et recommandé pour les véhicules ayant un PTC supérieur à 3,5 tonnes. Balancer la roue ou appliquer une force latérale à chaque roue et noter le jeu de la roue de bas en haut par rapport à la fusée.	<i>a)</i> Jeu excessif dans un roulement de roue; <i>b)</i> Roulement de roue trop serré, grippé.
5.2 Roues et pneumatiques		
5.2.1 Moyeux de roue	Contrôle visuel.	Écrous ou goujons de roue manquants ou desserrés.

Élément	Méthode de contrôle	Principales causes de refus
5.2.2 Roues	Contrôle visuel des deux côtés de chaque roue, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Fêlure ou défaut de soudage;</li> <li>b) Fixation incorrecte des frettes de jante;</li> <li>c) Roue passablement voilée;</li> <li>d) Dimensions ou type de roue non conformes aux règlements<sup>2</sup>.</li> </ul>
5.2.3 Pneumatiques	Contrôle visuel de la totalité du pneumatique, soit en faisant tourner la roue décollée du sol, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, soit en faisant alternativement avancer et reculer le véhicule au-dessus d'une fosse.	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Dimensions, capacité de charge ou indice de vitesse non conformes aux règlements<sup>2</sup>;</li> <li>b) Pneumatiques de dimensions différentes montés sur le même essieu ou sur des roues jumelées;</li> <li>c) Pneumatiques de structure différente (radiale ou diagonale) montés sur le même essieu;</li> <li>d) Pneumatiques sérieusement endommagés ou entaillés;</li> <li>e) Profondeur des sculptures non conforme aux règlements<sup>2</sup>;</li> <li>f) Frottement du pneumatique contre d'autres éléments;</li> <li>g) Pneumatiques retaillés non conformes aux règlements<sup>2</sup>.</li> </ul>
5.3 Suspension		
5.3.1 Ressorts	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur. L'emploi d'un détecteur de jeu aux roues est admis et recommandé pour les véhicules ayant un PTC supérieur à 3,5 tonnes.	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Mauvaise fixation des ressorts au châssis ou à l'essieu;</li> <li>b) Élément de ressort endommagé ou fendu.</li> </ul>
5.3.2 Amortisseurs	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, éventuellement au moyen d'un équipement spécial s'il existe.	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Mauvaise fixation des amortisseurs au châssis ou à l'essieu;</li> <li>b) Amortisseur endommagé.</li> </ul>
5.3.3 Tubes de poussée, tirants, triangles et bras de suspension	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur. L'emploi d'un détecteur de jeu aux roues est admis et recommandé pour les véhicules ayant un PTC supérieur à 3,5 tonnes.	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Mauvaise fixation d'un élément au châssis ou à l'essieu;</li> <li>b) Élément endommagé, fendu ou très corrodé;</li> <li>c) Réparation ou modification inappropriée.</li> </ul>

Élément	Méthode de contrôle	Principales causes de refus
5.3.4 Articulations de suspension	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur. L'emploi d'un détecteur de jeu aux roues est admis et recommandé pour les véhicules ayant un PTC supérieur à 3,5 tonnes.	<i>a)</i> Jeu excessif du pivot de fusée et/ou des bagues ou encore des articulations de suspension; <i>b)</i> Cache-poussière manquant ou très abîmé.
5.3.5 Suspension pneumatique	Contrôle visuel.	<i>a)</i> Système hors d'usage; <i>b)</i> Élément endommagé, modifié ou détérioré de manière telle à compromettre le fonctionnement du système.
<b>6. CHÂSSIS ET PIÈCES DE FIXATION AU CHÂSSIS</b>		
<b>6.1 Châssis ou cadre et pièces de fixation</b>		
6.1.1 État général	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	<i>a)</i> Fêlure ou déformation d'un longeron ou d'une traverse; <i>b)</i> Mauvaise fixation de plaques de renfort ou d'attaches; <i>c)</i> Corrosion excessive affectant la rigidité du montage.
6.1.2 Tubulures d'échappement et silencieux	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	<i>a)</i> Mauvaise fixation ou fuite du système d'échappement; <i>b)</i> Entrée de gaz d'échappement dans la cabine ou l'habitacle du véhicule.
6.1.3 Réservoir et conduites de carburant (y compris le système de réchauffage du réservoir et des conduites de carburant)	Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	<i>a)</i> Mauvaise fixation du réservoir ou des conduites; <i>b)</i> Fuite de carburant ou absence d'un bouchon de réservoir ou inefficacité de ce bouchon; <i>c)</i> Conduites endommagées ou frottant contre un autre élément; <i>d)</i> Mauvais fonctionnement du robinet d'arrêt de carburant (s'il est exigé); <i>e)</i> Risque d'incendie dû: <ul style="list-style-type: none"> <li>- À une fuite de carburant</li> <li>- À une mauvaise protection du réservoir de carburant ou du système d'échappement</li> <li>- À l'état du compartiment moteur;</li> </ul> <i>f)</i> Système GPL/GNC non conforme aux règlements <sup>2</sup> .

Élément	Méthode de contrôle	Principales causes de refus
6.1.4 Pare-chocs, protection latérale et dispositifs antiencastrement arrière	Contrôle visuel.	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Mauvaise fixation ou endommagement susceptible de causer des blessures;</li> <li>b) Dispositif manifestement non conforme aux règlements<sup>2</sup>.</li> </ul>
6.1.5 Support de la roue de secours (le cas échéant)	Contrôle visuel.	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Support fêlé ou mal fixé;</li> <li>b) Mauvaise fixation de la roue de secours.</li> </ul>
6.1.6 Mécanismes d'attelage et de remorquage	Contrôle visuel de l'usure et du fonctionnement correct, en accordant une attention particulière aux éventuels dispositifs de sécurité et/ou emploi d'un instrument de mesure.	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Élément endommagé, défectueux ou fêlé;</li> <li>b) Usure excessive d'un élément;</li> <li>c) Attelage défectueux;</li> <li>d) Dispositif de sécurité manquant ou ne fonctionnant pas correctement;</li> <li>e) Indicateur hors d'usage;</li> <li>f) Réparation ou modification inappropriée.</li> </ul>
6.1.7 Transmission	Contrôle visuel.	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Boulons desserrés ou manquants;</li> <li>b) Usure excessive de roulements de l'arbre de transmission;</li> <li>c) Usure excessive des joints universels;</li> <li>d) Flexibles détériorés;</li> <li>e) Arbre de transmission endommagé ou faussé;</li> <li>f) Cage de roulement fissurée ou mal fixée;</li> <li>g) Cache-poussière manquant ou très abîmé.</li> </ul>
6.1.8 Fixations du moteur	Contrôle visuel, le véhicule n'étant pas nécessairement placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	Fixations détériorées, desserrées ou fêlées.
6.2 Cabine du conducteur et carrosserie		
6.2.1 État	Contrôle visuel.	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Panneau ou élément mal fixé ou endommagé susceptible de provoquer des lésions corporelles;</li> <li>b) Montant mal fixé;</li> <li>c) Entrée d'eau ou de gaz d'échappement dans la cabine;</li> <li>d) Réparation ou modification inappropriée.</li> </ul>

Élément	Méthode de contrôle	Principales causes de refus
6.2.2 Montage	Contrôle visuel au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	<i>a)</i> Carrosserie ou cabine du conducteur mal fixée; <i>b)</i> Carrosserie/cabine manifestement mal centrée sur le châssis; <i>c)</i> Fixation de la carrosserie/de la cabine sur le châssis ou sur les traverses insuffisante ou manquante; <i>d)</i> Corrosion excessive aux points d'ancrage sur les caisses autoporteuses.
6.2.3 Portières et serrures de portière	Contrôle visuel.	<i>a)</i> Portière n'ouvrant ou ne fermant pas correctement; <i>b)</i> Portière susceptible de s'ouvrir inopinément ou portière ne pouvant rester fermée; <i>c)</i> Portière, charnières, serrures ou gâches mal fixées ou détériorées.
6.2.4 Plancher	Contrôle visuel au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur.	Plancher mal fixé ou gravement détérioré.
6.2.5 Siège du conducteur	Contrôle visuel.	<i>a)</i> Siège mal fixé ou ayant une structure défectueuse; <i>b)</i> Mécanisme de réglage défectueux.
6.2.6 Autres sièges	Contrôle visuel.	<i>a)</i> Sièges en mauvais état ou mal fixés; <i>b)</i> Montage des sièges non conforme aux règlements <sup>2</sup> .
6.2.7 Commandes de conduite	Contrôle visuel et essai de fonctionnement.	<i>a)</i> Commande nécessaire au bon fonctionnement du véhicule défectueuse; <i>b)</i> Commande nécessaire au bon fonctionnement du véhicule ne remplissant pas la fonction pour laquelle elle a été conçue.
6.2.8 Marchepied de la cabine	Contrôle visuel.	<i>a)</i> Marchepied ou anneau marchepied mal fixé; <i>b)</i> Marchepied ou anneau marchepied dans un état susceptible de provoquer des lésions corporelles.

Élément	Méthode de contrôle	Principales causes de refus
6.2.9 Autres aménagements et équipements intérieurs ou extérieurs	Contrôle visuel.	<i>a)</i> Fixation défectueuse d'autres aménagements ou équipements; <i>b)</i> Autres aménagements ou équipements non conformes aux règlements <sup>2</sup> ; <i>c)</i> Fuite d'équipements hydrauliques.
6.2.10 Passages de roue (ailes) et jupes antiprojection	Contrôle visuel.	<i>a)</i> Ailes manquantes, mal fixées ou gravement corrodées; <i>b)</i> Espace libre insuffisant entre le passage de roue et la roue; <i>c)</i> Non conforme aux règlements <sup>2</sup> .
7. AUTRES ÉLÉMENTS		
7.1 Ceintures de sécurité		
7.1.1 Sécurité du montage	Contrôle visuel.	Point d'ancrage gravement détérioré.
7.1.2 État	Contrôle visuel et essai de fonctionnement.	<i>a)</i> Ceinture de sécurité obligatoire manquante ou non installée; <i>b)</i> Ceinture de sécurité endommagée; <i>c)</i> Ceinture de sécurité non conforme aux règlements <sup>2</sup> ; <i>d)</i> Boucle de ceinture de sécurité endommagée ou ne fonctionnant pas correctement; <i>e)</i> Rétracteur de ceinture de sécurité endommagé ou ne fonctionnant pas correctement.
7.2 Extincteur (X) <sup>7</sup>	Contrôle visuel.	<i>a)</i> Manquant; <i>b)</i> Non conforme aux règlements <sup>2</sup> .
7.3 Serrures et dispositifs antivol (X) <sup>7</sup>	Contrôle visuel et essai de fonctionnement.	Dispositif antivol hors d'usage.
7.4 Triangle de présignalisation (si obligatoire) (X) <sup>7</sup>	Contrôle visuel.	<i>a)</i> Manquant ou incomplet; <i>b)</i> Non conforme aux règlements <sup>2</sup> .
7.5 Trousse de premiers secours (si obligatoire) (X) <sup>7</sup>	Contrôle visuel.	Manquante, incomplète ou non conforme aux règlements <sup>2</sup> .
7.6 Cales de roues (si obligatoire) (X) <sup>7</sup>	Contrôle visuel.	Manquantes ou en mauvais état.
7.7 Avertisseur sonore	Contrôle visuel et essai de fonctionnement.	<i>a)</i> Avertisseur hors d'usage; <i>b)</i> Commande mal fixée; <i>c)</i> Non conforme aux règlements <sup>2</sup> .

Élément	Méthode de contrôle	Principales causes de refus
7.8 Compteur de vitesse	Contrôle visuel ou essai de fonctionnement pendant l'essai sur route.	<i>a)</i> Non installé conformément aux règlements <sup>2</sup> ; <i>b)</i> Hors d'usage; <i>c)</i> Dépourvu d'éclairage.
7.9 Tachygraphe	Contrôle visuel.	<i>a)</i> Tachygraphe non installé conformément aux règlements <sup>2</sup> ; <i>b)</i> Hors d'usage; <i>c)</i> Scellés défectueux ou manquants; <i>d)</i> Plaque d'étalonnage manquante, illisible ou périmée; <i>e)</i> Altération ou manipulation évidente.
7.10 Dispositif limiteur de vitesse	Contrôle visuel et essai de fonctionnement si l'équipement est disponible.	<i>a)</i> Non installé conformément aux règlements <sup>2</sup> ; <i>b)</i> Hors d'usage; <i>c)</i> Vitesse fixée incorrecte (en cas de vérification); <i>d)</i> Scellés défectueux ou manquants; <i>e)</i> Plaque d'étalonnage manquante, illisible ou périmée.
8.1	Rubrique vacante, voir Règle n° 1	
8.2	Rubrique vacante, voir Règle n° 1	
8.3 Déparasitage radio		
Parasitage	Contrôle visuel.	Non-respect d'une prescription des règlements <sup>2</sup> .
9. CONTRÔLES SUPPLÉMENTAIRES POUR LES VÉHICULES DE TRANSPORT EN COMMUN		
9.1 Portes		
9.1.1 Portes d'entrée et de sortie	Contrôle visuel et essai de fonctionnement.	<i>a)</i> Fonctionnement défectueux; <i>b)</i> Mauvais état; <i>c)</i> Commande d'ouverture d'urgence défectueuse; <i>d)</i> Commande à distance des portes ou dispositifs d'alarme défectueux; <i>e)</i> Non conformes aux règlements <sup>2</sup> .



Élément	Méthode de contrôle	Principales causes de refus
9.1.2 Issues de secours	Contrôle visuel et essai de fonctionnement.	<i>a)</i> Fonctionnement défectueux; <i>b)</i> Panneaux signalant les issues de secours manquants ou illisibles; <i>c)</i> Marteau brise-vitre manquant; <i>d)</i> Non conformes aux règlements <sup>2</sup> .
9.2 Système de désembuage et de dégivrage (X) <sup>7</sup>	Contrôle visuel et essai de fonctionnement.	<i>a)</i> Fonctionnement défectueux; <i>b)</i> Émanations de gaz toxiques ou d'échappement dans la cabine ou l'habitacle; <i>c)</i> Dégivrage défectueux (si obligatoire).
9.3 Système de ventilation et de chauffage (X) <sup>7</sup>	Contrôle visuel et essai de fonctionnement.	<i>a)</i> Fonctionnement défectueux. <i>b)</i> Émanations de gaz toxiques ou d'échappement dans la cabine ou l'habitacle.
9.4 Sièges		
9.4.1 Sièges pour voyageurs (y compris ceux des accompagnateurs)	Contrôle visuel.	<i>a)</i> Sièges en mauvais état ou mal fixés; <i>b)</i> Strapontins (si autorisés) ne se repliant pas automatiquement; <i>c)</i> Non conformes aux règlements <sup>2</sup> .
9.4.2 Siège du conducteur (prescription supplémentaire)	Contrôle visuel.	<i>a)</i> Dispositifs spéciaux défectueux, tels que pare-soleil ou écran antiéblouissement; <i>b)</i> Protection du conducteur insuffisante ou non conforme aux règlements <sup>2</sup> .
9.5 Dispositifs d'éclairage et d'indication de parcours (X) <sup>7</sup>	Contrôle visuel et essai de fonctionnement.	Dispositifs défectueux ou non conformes aux règlements <sup>2</sup> .
9.6 Couloirs et emplacements pour voyageurs debout	Contrôle visuel.	<i>a)</i> Plancher mal fixé; <i>b)</i> Barres ou poignées de maintien défectueuses; <i>c)</i> Non conformes aux règlements <sup>2</sup> .
9.7 Escaliers et marches	Contrôle visuel.	<i>a)</i> Mauvais état; <i>b)</i> Non conformes aux règlements <sup>2</sup> .
9.8 Système de communication avec les voyageurs (X) <sup>7</sup>	Contrôle visuel et essai de fonctionnement.	<i>a)</i> Signal défectueux; <i>b)</i> Signal de demande d'arrêt ou signal d'avertissement du chauffeur défectueux.

Élément	Méthode de contrôle	Principales causes de refus
9.9 Inscriptions (X) <sup>7</sup>	Contrôle visuel.	Inscription manquante, erronée ou illisible.
9.10 Dispositions relatives au transport des enfants (X) <sup>7</sup>		
9.10.1 Portes	Contrôle visuel.	Protection des portes non conforme aux règlements <sup>2</sup> pour ce type de transport.
9.10.2 Signalisation et équipements spéciaux requis par les règlements <sup>2</sup>	Contrôle visuel.	Signalisation ou équipements spéciaux manquants ou non conformes aux règlements <sup>2</sup> .
9.11 Équipements spéciaux (X) <sup>7</sup>		
9.11.1 Installations pour la préparation d'aliments	Contrôle visuel.	<i>a)</i> Installation non conforme aux règlements <sup>2</sup> ; <i>b)</i> Installation défectueuse en rendant l'emploi dangereux.
9.11.2 Installations sanitaires	Contrôle visuel.	Installation non conforme aux règlements <sup>2</sup> .

-----